

**Amendement 75****Damiano Zoffoli**

au nom du groupe S&amp;D

**Rapport****A8-0354/2018****Bas Eickhout**Normes applicables aux émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds neufs  
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))**Proposition de règlement****Article 8 – paragraphe 1***Texte proposé par la Commission**Amendement*

1. S'il est constaté qu'un constructeur a des émissions excédentaires conformément au paragraphe 2 pour une année civile donnée à partir de 2025, la Commission *lui impose* le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires calculée selon la formule suivante:

(Prime sur les émissions excédentaires) =  
(Émissions excédentaires x 6 800  
€/gCO<sub>2</sub>/tkm)

1. S'il est constaté qu'un constructeur a des émissions excédentaires conformément au paragraphe 2 pour une année civile donnée à partir de 2025, la Commission *impose au constructeur ou au gestionnaire du groupement, selon le cas*, le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires calculée selon la formule suivante:

*Pour la période entre 2025 et 2029,*

(Prime sur les émissions excédentaires) =  
(Émissions excédentaires x 5 000  
€/gCO<sub>2</sub>/tkm)

*À partir de 2030,*

(Prime sur les émissions excédentaires) =  
(Émissions excédentaires x 6 800  
€/gCO<sub>2</sub>/tkm)

*La Commission veille à ce que le niveau de la prime sur les émissions excédentaires soit toujours supérieur au coût marginal moyen des technologies nécessaires pour atteindre les objectifs visés au premier alinéa de l'article 1er.*

Or. en

7.11.2018

A8-0354/76

**Amendement 76**

**Damiano Zoffoli**

au nom du groupe S&D

**Rapport**

**A8-0354/2018**

**Bas Eickhout**

Normes applicables aux émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds neufs  
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

**Proposition de règlement**

**Article 13 –alinéa 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Une méthodologie spécifique est mise au point par la Commission au plus tard le 31 décembre 2020 pour inclure dans les applications de GNC et de GNL l'effet de l'utilisation de carburants gazeux avancés et renouvelables, conformes aux critères de durabilité définis dans la DER II, dans le calcul des émissions moyennes du parc. La méthodologie est accompagnée, le cas échéant, d'une proposition de modification du présent règlement.*

Or. en

7.11.2018

A8-0354/77

**Amendement 77**

**Damiano Zoffoli**

au nom du groupe S&D

**Rapport**

**Bas Eickhout**

Normes applicables aux émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds neufs  
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

**A8-0354/2018**

**Proposition de règlement**

**Article 16 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Article 16 bis**

**Modification de la directive 96/53/CE du Conseil**

**À l'annexe I de la directive 96/53/CE<sup>1</sup>, les points suivants sont insérés après le point 2.2.4.2:**

**«2.2.5 Le poids maximal autorisé pour les combinaisons de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs, tels que définis à l'article 5, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) .../2018 [Proposition de règlement COM(2018)284], est augmenté du poids supplémentaire nécessaire pour la technologie du carburant alternatif, avec un maximum de 1 tonne.**

**2.2.6 Le poids maximal autorisé pour les combinaisons de véhicules à émission nulle est augmenté du poids supplémentaire nécessaire pour la technologie à émission nulle, qui dépend du type d'émission nulle du véhicule, avec un maximum de 2 tonnes. La Commission adopte au plus tard le 1er juillet 2019 une formule permettant de calculer le poids imposé.»**

***<sup>1</sup> Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).***

Or. en

### *Justification*

*Les véhicules à moteur à carburant alternatif visés à l'annexe I, point 2.3., bénéficient déjà d'une tolérance destinée à compenser le poids supplémentaire requis pour les groupes motopropulseurs de substitution. Ce type d'indemnité ne s'applique toutefois qu'aux véhicules rigides et non aux véhicules articulés. Par souci de cohérence, et afin de permettre une pénétration de la technologie de substitution dans ce segment du marché, l'exemption de poids devrait également s'appliquer aux poids lourds articulés. Les véhicules à émission nulle (comme les véhicules à batteries électriques) sont encore plus lourds et une exemption plus élevée devrait donc être accordée pour permettre leur pénétration sur le marché. L'exemption de poids doit se fonder sur la gamme du véhicule.*